This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

CHAMBRE DE COMMERCE DE CAEN

QUESTIONS

RELATIVES

A L'AMÉLIORATION DU PORT

(TAXES DE NAVIGATION, REMORQUAGE, ETC.)

RAPPORT

PRÉSENTÉ A LA CHAMBRE DE COMMERCE

Par M. KNELL

L'UN DE SES MEMBRES

Et adopté par elle dans sa séance du 6 Novembre 1883

CAEN

IMPRIMERIE DE F. LE BLANC-HARDEL

RUE FROIDE, 2 ET 4

1883

TC272 C1E54

STANFORD·VNIVERSITY·LIBRARY

Hopkins Transportation Library
STANFORD UNIVERSITY

TC272
C12C4

Caen, France.

CHAMBRE DE COMMERCE DE CAEN

QUESTIONS

RELATIVES

A L'AMÉLIORATION DU PORT

(TAXES DE NAVIGATION, REMORQUAGE, ETC.)

RAPPORT

PRÉSENTÉ A LA CHAMBRE DE COMMERCE

Par M. KNELL

L'UN DE SES MEMBRES

Et adopté par elle dans sa séance du 6 Novembre 1883

STANFORD LIBRARY
LBH

CAEN

IMPRIMERIE DE F. LE BLANC-HARDEL

RUE FROIDE, 2 ET 4

1883

316718
STANFORD LIBRARY

Dans sa séance du 22 mai 1883, la Chambre de Commerce avait nommé une Commission, composée de MM. Levard, Tapper et Knell, pour étudier les questions relatives à l'amélioration du port de Caen.

M. Knell, au nom de cette Commission, a présenté le rapport suivant :

MESSIEURS,

Dans la séance du 12 mars dernier, M. le Président de la Chambre de Commerce, après nous avoir entretenus des différentes améliorations que pourrait réclamer le port de Caen, nous a indiqué, comme conséquence de ces améliorations, l'établissement d'une taxe de navigation, et il nous a demandé d'examiner avec grande attention cette question, en ajoutant qu'une charge minime pourrait permettre de compléter l'outillage du port, d'opérer des travaux qui rendraient son accès plus

facile et moins onéreux, et constituerait pour la circonscription un nouveau titre à la participation des secours de l'État.

La Chambre, reconnaissant l'opportunité de cette proposition, a décidé qu'elle serait mise à l'étude, et qu'on s'adresserait aux Chambres de Commerce des divers ports voisins pour obtenir des renseignements et pour connaître leurs tarifs et leurs règlements à cet égard.

Ces renseignements ont été adressés à la Chambre de Commerce dans le courant du mois de juin, et dans la séance du 27 de ce mois, vous avez chargé une Commission de trois membres d'étudier le dossier qui avait été constitué et de vous présenter un rapport d'ensemble sur l'outillage du port et l'utilité d'établir une taxe de navigation.

C'est ce rapport, Messieurs, qu'au nom de la Commission que vous avez choisie, j'ai l'honneur de déposer aujourd'hui.

L'OUTILLAGE DU PORT.

La Commission que M. le Président de la Chambre de Commerce a bien voulu accompagner, s'est rendue à Ouistreham, le 3 juillet dernier, afin d'examiner l'état actuel de notre établissement maritime.

Au large de l'avant-port, le chenal s'étend entre les enrochements d'accès au port, en longeant celui de l'ouest, et l'effet du courant de la rivière d'Orne à la marée descendante, maintient sa profondeur, qui est supérieure de 50 centimètres environ à celle du busc de l'écluse de Ouistreham (1).

En prolongeant et en exhaussant les enrochements d'accès au port, l'Administration espère combattre la tendance du chenal extérieur à se diviser entre deux branches, ainsi que cela a lieu actuellement. La fixité qui pourrait être ainsi obtenue dans le chenal extérieur, y produirait une profondeur plus grande, nécessaire à cause de la levée, et apporterait une sérieuse amélioration dans nos passes.

A l'ouvert des jetées, le banc de sable qui, depuis plusieurs années, forme obstacle à l'entrée du port, ne s'est pas sensiblement modifié. Il obstrue environ la moitié de l'entrée actuelle, car sa saillie moyenne est de

(1) Un projet s'appliquant à l'exhaussement général des cordons et à la prolongation sur 300 mètres de ceux dirigés vers le large, a été approuvé par décision ministérielle, le 20 avril 1883. Les travaux sont évalués à 72,354 fr., et ont été commencés il y a peu de temps.

20 mètres, et les jetées ne sont espacées l'une de l'autre que de 40 mètres.

Le cordon d'enrochements, établi en 1881 et 1882 parallèlement au rivage de la Pointe-du-Siège, avait pour objet de diriger le courant de l'Orne sur ce banc et on avait espéré ainsi l'enlever peu à peu.

Cette espérance ne s'est pas réalisée : l'action du courant de l'Orne, dirigé par le nouveau cordon d'enrochements a peut-être empêché l'accroissement du banc, mais elle ne peut produire une force suffisante pour le détruire. Il est toujours aussi gênant pour la navigation, et des travaux sérieux s'imposent si l'on veut rendre libre l'entrée de notre port.

L'avant-port de Ouistreham est loin d'être en bon état, les vases s'y sont accumulées et il n'y existe qu'un étroit chenal complètement insuffisant pour l'évolution des navires qui entrent dans le canal ou qui en sortent.

Il est indispensable et urgent que le plafond de l'avant-port soit élargi et constamment entretenu. Les vases ne peuvent être enlevées que par des dragages, car il ne faut pas compter sur les chasses faites avec les eaux du canal, pour le dégager et l'entretenir.

Les chasses se font par les deux pertuis latéraux percés dans la tête d'aval de l'éclùse à sas ; dès le début, elles ont affouillé les fondations des murs de quai qui ont fléchi des deux côtés de l'avant-port et se sont bombés et lézardés.

Pour soutenir ces quais, l'administration a fait jeter de gros blocs de granit au pied des murs, devant l'ouverture des pertuis ; ces blocs ont été bientôt désorganisés, quelques-uns même ont été projetés par la force des chasses jusqu'au milieu de l'avant-port, et on a été alors obligé de relier les principaux blocs entre eux par des barres de fer, afin de les maintenir.

En raison de ces faits, on peut à peine chasser et, du reste, des chasses trop souvent répétées risqueraient d'affamer le canal.

Cette situation exige un prompt remède ; l'avant-port de Ouistreham, qui est le véritable avant-port de Caen, ne répond plus aux nécessités et aux exigences toujours nouvelles de la navigation, par suite de l'augmentation du mouvement des affaires maritimes et de l'accroissement continu du tonnage des navires. Il serait très-utile qu'il fût élargi, debarrassé des vases qui s'y sont accumu-

lées, et entretenu par des dragages fréquents.

L'élargissement de l'avant-port pourrait permettre la construction d'un gril de carénage.

Avant 1850, il existait à Caen, un gril de carénage établi près du pont de Vaucelles; ce gril a été supprimé par suite de la construction du pont du chemin de fer.

A la suite de cette suppression, on autorisa la construction d'un nouveau gril à Ouistreham; c'est celui qui existe encore aujourd'hui, il est en mauvais état; du reste, il n'a que 20 mètres, et ne peut plus rendre de services.

Les visites ou carènes de navires doivent donc se faire à Caen, dans le bassin, par l'abattage; mais beaucoup de navires supporteraient difficilement cette opération, et ceux qui ont besoin d'un nettoyage, d'une carène ou de réparations, vont dans les ports voisins.

Il faudrait aujourd'hui un gril long de 50 mètres au moins; il pourrait être placé à Ouistreham, soit en élargissant l'avant-port, à l'ouest, et en l'établissant à la place du gril actuel, qui est parfaitement situé en plein midi, soit en le plaçant parallèlement au quai, de façon à ce qu'un navire, entrant avec des

avaries, pût être visité le jour même de son entrée, et réparé, sans être obligé d'alléger pour remonter à Caen.

Depuis qu'il a été approfondi au mouillage de 5^{m},22, le canal aurait eu besoin, pour conserver sa profondeur nouvelle, que des dragages y fussent faits d'une manière ininterrompue. A 5^{m},22, les dragues à main sont complètement impuissantes, et il serait nécessaire qu'une machine à draguer fût attachée au port.

L'achat par la Chambre de Commerce d'une machine à draguer, avec son matériel, mise à la disposition de l'Administration des ponts et chaussées pour entretenir nos ouvrages maritimes, puisque c'est à elle qu'incombe cet entretien, cet achat permettrait de procéder presque tous les jours à des travaux de dragage qui maintiendraient la profondeur du canal, donneraient le moyen de diminuer les trois coudes du Maresquier, de Blainville et de Calix, d'augmenter le nombre des garages, et, de plus, assureraient l'entretien de nos bassins et de l'avant-port de Ouistreham.

Le 22 mai dernier, la Chambre de Commerce a été saisie d'une demande de subven-

tion de la part de M. Moisson, directeur de l'entreprise du remorquage.

M. Moisson expose :

Que, depuis plusieurs années, le nombre des bâtiments à vapeur qui fréquentent le port de Caen s'est considérablement accru, et que, par contre, celui des voiliers a sensiblement diminué ;

Que, par suite de cette modification, une diminution très-grande s'est présentée dans les recettes du remorquage ; il ajoute que les réparations qu'il est obligé de faire périodiquement, la dépréciation du matériel, l'augmentation du salaire des équipages et des frais généraux, l'empêcheraient de continuer son entreprise, s'il n'était aidé par une subvention et que la Société qu'il représente est en perte réelle très-sensible.

Nous avons reconnu la sincérité des allégations produites par M. Moisson et attendu qu'un service de remorquage est indispensable afin de faciliter l'entrée et la sortie des voiliers arrêtés par des vents contraires ; de prêter assistance aux bâtiments à vapeur qui se présentent pour entrer à la veille d'une morte-eau, et qui, sans cette assistance seraient obligés quelquefois de rester trois ou quatre jours en rade, ou d'aller relâcher au

Havre si le temps était mauvais, d'aider les navires échoués dans le canal, et enfin de prêter secours aux bâtiments en détresse.

Nous pensons qu'il y a lieu d'accueillir favorablement la demande de subvention présentée par M. le Directeur de la compagnie de remorquage.

LES TAXES DE NAVIGATION.

Les taxes de navigation sont des droits locaux de port, prélevés sur les navires en raison de leur tonnage, et que le Gouvernement autorise les Chambres de commerce à percevoir, afin de pourvoir à leurs dépenses, de compléter leur outillage et de donner leur concours à l'État, pour l'exécution des travaux d'amélioration qu'elles réclament de lui.

Les ports voisins auxquels nous nous sommes adressés pour obtenir des renseignements sur leur situation à cet égard, Honfleur, Dieppe, Dunkerque, Cherbourg, Rouen, Le Havre, ont tous, lorsqu'ils ont reconnu l'utilité de faire des travaux d'amélioration, demandé à l'État l'autorisation d'établir des taxes de navigation et ont été autorisés à les percevoir :

Honfleur	perçoit	45	cent.	par ton. de jauge.
Dieppe	»	30	»	»
Dunkerque	»	40	»	»
Cherbourg	»	30	»	»
Rouen	»	55	»	»
Le Havre	»	55	»	»

Le produit de ces taxes a été employé ainsi qu'il suit:

Au Havre — au paiement des intérêts et à l'amortissement de deux emprunts de 4 millions de francs chacun, contractés par la Chambre de Commerce pour concourir, l'un aux travaux du canal du Havre à Tancarville, l'autre aux travaux de construction d'un neuvième bassin et de deux formes de radoub;

A Rouen — pour l'intérêt et l'amortissement d'une somme de 1 million, montant de la contribution que la Chambre de Commerce s'était engagée à fournir à l'État pour les travaux du port;

A Cherbourg — afin que le produit en soit affecté à couvrir la ville de la subvention qu'elle s'est engagée à fournir à l'État pour l'amélioration du port de commerce;

A Dunkerque — au remboursement, capital et intérêts, des emprunts contractés par la ville pour les travaux du port;

A Dieppe — à l'exécution des nouveaux travaux auxquels la Chambre de Commerce s'est engagée à contribuer pour 1.500,000 fr. ;

A Honfleur — pour l'amortissement, capital et intérêts, de l'emprunt fait par la Chambre de Commerce et avancé à l'État dans le but de construire un bassin de retenue et les ouvrages qui en dépendent.

Le commerce maritime de ces divers ports n'a pas hésité à s'imposer certaines charges momentanées et bien légères en comparaison des résultats acquis, afin d'obtenir de l'État les subventions qui devaient permettre d'exécuter des travaux d'agrandissement et d'amélioration utiles pour maintenir et accroître son importance, et lorsqu'il a reconnu la nécessité de se pourvoir d'un outillage, sans lequel les sacrifices, qui avaient permis de faire ces travaux, eussent pu rester stériles.

Il est vrai que l'établissement d'une taxe locale constitue une charge commerciale, mais, en compensation, que de facilités et d'avantages si l'on arrive à rendre la navigation plus sûre et plus prompte !

Nous avons recherché quelle influence ces taxes avaient exercée sur le prix du fret chez nos voisins, et, comme point de comparaison,

nous avons pris deux années déterminées, 1872 et 1882.

D'après les renseignements qui nous sont parvenus, le prix du fret a été notablement inférieur en 1882, après l'établissement des taxes de navigation et l'achèvement des travaux qu'elles avaient permis d'entreprendre, à celui de l'année 1872.

D'où l'on pourrait déduire que, si l'établissement des droits locaux n'a point eu nécessairement pour résultat de faire diminuer le cours des frets, ces droits n'ont exercé aucune influence onéreuse sur le prix de ces frets.

Il n'existe pas à Caen de taxe de navigation, et la Chambre de Commerce n'a aucune ressource à sa disposition.

Cependant, il importe au plus haut degré à la prospérité du port de Caen qu'il soit, sans retard, approprié aux besoins de notre commerce maritime et au trafic qu'il est appelé à desservir et qu'il soit doté de l'outillage qui lui manque.

Il nous paraît urgent d'obtenir du Gouvernement l'exécution de travaux qui nous permettent de rendre l'accès du port plus facile et plus sûr, en présence de la transformation de notre marine marchande, par la substitution de la vapeur à la voile, et de l'accroissemeut

continu des dimensions et du tonnage des navires.

Nous croyons enfin qu'il serait sage de ne pas trop nous laisser distancer par nos voisins et que nous ne devons pas hésiter à les imiter et à proposer l'application d'une légère taxe de navigation, afin d'obtenir les améliorations que nous croyons nécessaires.

Une taxe de 25 centimes par tonneau de jauge pourrait être établie à Caen, sans constituer une charge bien lourde.

Cette taxe ne devrait frapper que les navires venant de l'étranger, quelle que soit leur nationalité, et les navires qui, venant sur lest, repartent chargés à destination de l'étranger.

Le cabotage petit et grand, de port à port français, serait exonéré.

Il est, du reste, utile de faire remarquer que le tonnage jauge n'est pas le tonnage réel, il correspond à peu près aux deux tiers du tonnage effectif.

En consultant les derniers documents statistiques publiés, 190,810 tonneaux de jauge ont été constatés à l'entrée en 1881, mais ils représentent, en réalité, 280,632 tonneaux effectifs.

Il n'y aurait donc pas 25 centimes à payer par tonneau réel, mais bien 17 centimes seu-

lement. Il est à supposer que cette charge minime ne pourrait être cause d'une augmentation du prix du fret pour Caen.

Et lorsque, grâce à ce léger sacrifice nous aurons pu obtenir les améliorations que nous considérons comme indispensables à la prospérité et à l'accroissement de notre commerce maritime, il est permis d'espérer que les affrètements deviendront beaucoup plus commodes qu'ils ne sont aujourd'hui, où l'on est retenu dans des limites trop restreintes, soit au point de vue de la capacité, soit au point de vue du tirant d'eau des navires; il est également supposable que les Compagnies d'assurances maritimes exigeront des primes beaucoup moins fortes, quand elles auront la certitude que l'entrée du port ne présentera plus les difficultés qui expliquent en ce moment leurs exigences.

Par ces motifs :

Considérant l'utilité de compléter notre outillage, d'améliorer notre établissement maritime et de donner plus de promptitude et de sécurité à la navigation dans le port de Caen ;

Considérant que des travaux importants paraissent nécessaires pour dégager et rendre

plus facile l'accès de l'avant-port de Ouistreham ;

Considérant que les sacrifices faits par les ports maritimes sont la marque la plus sûre de l'utilité des travaux dont ils demandent l'exécution et leur assurent un titre à la participation des secours de l'État ;

Votre Commission vous propose de décider :

Qu'il sera demandé à l'État de prescrire l'étude de travaux d'amélioration en conformité des observations qui précèdent ;

Que l'Administration sera sollicitée de présenter un projet dans le plus bref délai possible ;

Que reconnaissant la nécessité d'un service de remorquage à l'entrée et à la sortie du port, il y a lieu de créer les ressources indispensables pour assurer la subvention demandée par le Directeur de cette entreprise.

Qu'aussitôt que l'importance des dépenses à faire aura pu être arrêtée d'une manière positive, la Chambre déterminera la participation qu'il lui sera possible d'offrir à l'État et réclamera de lui le décret nécessaire à l'application d'une taxe de navigation.

La Chambre approuve les termes de ce rapport, le transforme en délibération, décide qu'il sera imprimé et que des exemplaires en seront adressés à M. le Ministre des Travaux publics.

Étaient présents :

MM. David Beaujour ✻, Président;
Bertot, Vice-Président;
Berjot, Secrétaire;
Guillot-Féron;
Tapper;
Gombeaux;
Barbé;
Knell.

Caen, Typ. F. Le Blanc-Hardel

STANFORD UNIVERSITY LIBRARY

To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below.

Photomount
Pamphlet
Binder
Gaylord Bros.
Makers
Syracuse, N. Y.
PAT. JAN 21, 1908

TC 272 .C12 C4
Questions relatives a l'amelio
Stanford University Libraries
3 6105 041 645 222

For
USE IN LIBRARY
ONLY
NOT REMOVE
FROM LIBRARY